READY TO RACE
»www.ktm.com
DE

KTM STREET RANGE
TECH GUIDE 2018

DIE FAHRT DEINES LEBENS
WIR SCHAFFEN DIE VORAUSSETZUNGEN.

In der heutigen Zeit erwarten die Menschen mehr. Mehr Effizienz. Mehr Funktionalität und Performance. Während wir im 21. Jahrhundert einen eher flüchtigen Lebensstil pflegen, sehnen wir uns beim Motorradfahren nach Authentizität und echten Erlebnissen. Die Bikes von KTM ermöglichen ganz spezielle Erfahrungen und jede Schraube an ihnen ist READY TO RACE. Sie gehören zu den technisch fortschrittlichsten am Markt.

Die neuesten Errungenschaften in Sachen Elektronik und wie diese deine Ausfahrten noch aufregender machen sind ein wichtiger Faktor bei der Wahl deines nächsten Motorrads. Motorräder können heute mehr als je zuvor und der ihre Features beschreibende ‚Jargon' kann auf den ersten Blick unverständlich sein. Dieser Guide zeigt dir, warum es eine gute Idee ist, deine Garage mit einer KTM und dem damit verbundenen Hauch Orange aufzuwerten, und warum du als Motorradfahrer keine bessere Entscheidung treffen kannst – ob du nun Anfänger, Genussfahrer oder Profi bist.

ABS

KURVEN-ABS, C-ABS, SUPERMOTO- UND OFFROAD-MODUS

Auf der Drehmomentwelle zu schwimmen und den Motor hochzudrehen, ist das, was die Glücksgefühle beim Motorradfahren ausmacht. Wenn du dich in die Kurve wirfst und eine perfekte Linie hinlegst, fühlst du das Adrenalin durch deine Adern strömen. Nichts anderes ist damit vergleichbar. Dank der technischen Errungenschaften für die KTM Street-Modelle ist das jetzt aber auch einfacher und sicherer als je zuvor.

Draußen auf der Straße muss ein Fahrer auf alle Eventualitäten vorbereitet sein. Dass ABS mit an Bord ist, ist das Mindeste, was wir von einem Bike im Jahr 2018 erwarten. Wir bei KTM haben nun den nächsten Schritt in Sachen Sicherheit gemacht. Mit Innovationen wie dem Schräglagensensor, C-ABS und Kurven-ABS sowie speziellen ABS-Modi. Lies weiter, um mehr zu erfahren.

ABS

ABSCHALTBARES ABS IST BEI ALLEN MODELLEN DER KTM STREET-REIHE SERIENMÄSSIG AN BORD

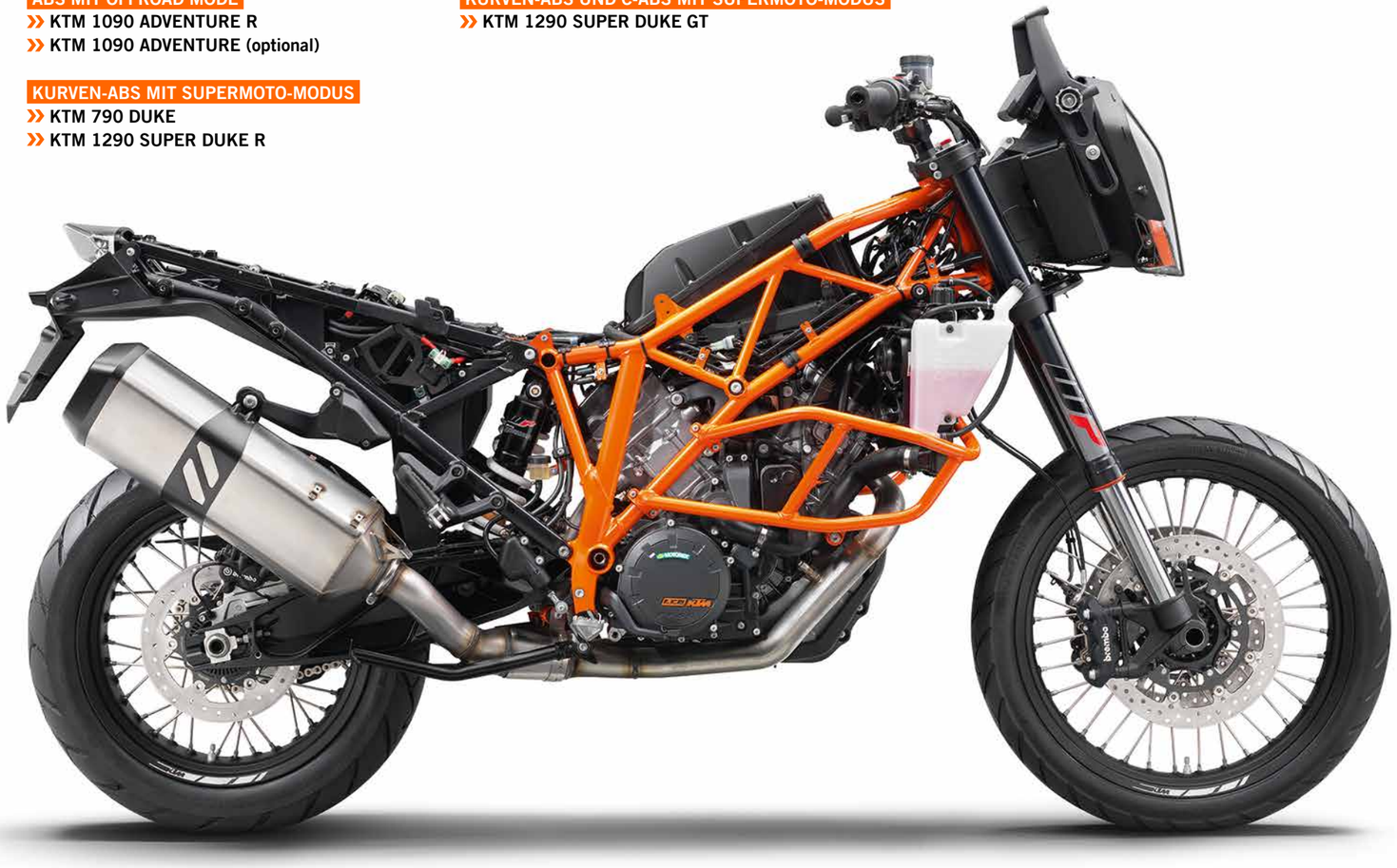
ABS MIT SUPERMOTO-MODUS
- KTM 390 DUKE
- KTM 690 DUKE (optional)

ABS MIT OFFROAD MODE
- KTM 1090 ADVENTURE R
- KTM 1090 ADVENTURE (optional)

KURVEN-ABS MIT SUPERMOTO-MODUS
- KTM 790 DUKE
- KTM 1290 SUPER DUKE R

KURVEN-ABS UND C-ABS MIT OFFROAD-MODUS
- KTM 1290 SUPER ADVENTURE R
- KTM 1290 SUPER ADVENTURE S

KURVEN-ABS UND C-ABS MIT SUPERMOTO-MODUS
- KTM 1290 SUPER DUKE GT



ABS

Effiziente Geschwindigkeitsverringerung stellt Motorräder vor viele Herausforderungen. Der beste Bremseffekt wird erzielt, wenn das Rad satt am Straßenbelag aufliegt und ABS die Drehgeschwindigkeit des Rads misst sowie den Bremsdruck dosiert. So wird sichergestellt, dass der Fahrer die volle Kontrolle behält, bis das Bike zum Stillstand gekommen ist.
Die Vorteile des ABS liegen auf der Hand. Diese Technologie repräsentiert einen der wohl größten Durchbrüche in puncto Motorradsicherheit der letzten dreißig Jahre. Mit ihr kann der Fahrer den Bremsprozess vollständig kontrollieren und die Fahrtrichtung beibehalten.

KURVEN- & C(OMBINED)-ABS

Das für Kurvenfahrten weiterentwickelte ABS bedient sich eines speziellen Schräglagensensors. Mit dessen Hilfe wird das ABS schrittweise aktiv, der Bremsdruck wird vorsichtiger dosiert. Dies verbessert das Handling maßgeblich in jenen Situationen, in denen man als Biker am verwundbarsten ist. Gleichzeitig aktiviert C-ABS beim Bremsen auch die Hinterradbremse, um maximale Spurstabilität zu garantieren. Mittels der vom Schräglagensensor übermittelten Daten wird die Bremskraft zwischen Vorder- und Hinterrad verteilt.

SUPERMOTO- UND OFFROAD-MODUS

Es gibt Momente, in denen ein Bike ganz besonderen Herausforderungen gewachsen sein soll. Dafür können spezielle Einstellungen gewählt werden. Der SUPERMOTO-Modus erlaubt dir, das Hinterrad blockieren zu lassen, um absichtliche Drifts einzuleiten. Das ABS bleibt dabei am Vorderrad aktiv, ist aber in seiner Funktion reduziert, während die Anti-Stoppie-Funktion des elektronischen Assistenzsystems deaktiviert ist. Am Hinterrad funktioniert der OFFROAD-Modus in puncto Grip ähnlich, das ABS reagiert für maximale Traktion nur am Vorderrad.

TRAKTIONSKONTROLLE

TC UND MTC
MSR (MOTORSCHLEPPMOMENT-REGELUNG)

Ein besonderer Reiz des Motorradfahrens besteht darin, seine Gangart, Geschwindigkeit und seinen Rhythmus aufrechtzuerhalten sowie die Performance des Motors voll auszunutzen. Die Traktionskontrolle bedient sich hochmoderner Sensoren und Software, um die Reaktionen des Bikes zu beeinflussen. Sie hilft sowohl Anfängern als auch Profis dabei, das volle Potenzial ihrer KTM auszuschöpfen. So werden deine Ausflüge nicht nur harmonisch und gleichzeitig spannend, du kannst dich auch immer darauf verlassen, dass du dein Motorrad dank dem Technikpaket immer sicher im Griff hast.

TRAKTIONSKONTROLLE

TC
- KTM 690 DUKE (optional)
- KTM 1090 ADVENTURE
- KTM 1090 ADVENTURE R

MTC
- KTM 790 DUKE
- KTM 1290 SUPER DUKE R
- KTM 1290 SUPER DUKE GT
- KTM 1290 SUPER ADVENTURE S
- KTM 1290 SUPER ADVENTURE R

TRACK-MODE
- KTM 790 DUKE
- KTM 1290 SUPER DUKE R (optional)

OFF-ROAD-MODE
- KTM 1090 ADVENTURE (optional)
- KTM 1090 ADVENTURE R
- KTM 1290 SUPER ADVENTURE S
- KTM 1290 SUPER ADVENTURE R

TRAKTIONSKONTROLLE (TC)

Traktionskontrolle ist heute ein weit verbreitetes Feature bei vielen Fahrzeugen am Markt. Sie greift immer dann ein, wenn sich das Hinterrad schneller dreht als das Vorderrad oder die Kurbelwelle.

MOTORRAD-TRAKTIONSKONTROLLE (MTC)

Die Motorrad-Traktionskontrolle reduziert die Drehzahl extrem gleichmäßig und kaum spürbar so lange über die Drosselklappen, bis das System den Schlupf auf das optimale Maß verringert hat. Je nach Fahrmodus erlaubt sie drei verschiedene Abstufungen: ‚SPORT' steht für ein wahrnehmbares Maß an Schlupf, im ‚STREET'-Modus stellt das System eine komfortable Fahrt mit voller Motorleistung sicher, während es im ‚RAIN'-Modus früh eingreift und maximale Haftung auf nassem Untergrund garantiert.

Die Motorrad-Traktionskontrolle bedient sich auch der Daten des Schräglagensensors. Wenn sich das Motorrad in Schräglage befindet, reagiert das System etwas früher. Bei einer Geradeausfahrt nimmt sich das Bike etwas zurück, um in den sportlicheren Modi Drifts und sogar Wheelies zuzulassen.

MOTORSCHLEPPMOMENT-REGELUNG (MSR)

Ein weiterer Bestandteil des Technikpakets, allerdings – im Vergleich mit der Traktionskontrolle – mit gegenteiligem Effekt. Sollte das Schleppmoment des Motors beim Runterschalten oder schnellen Gaswegnehmen zu stark ansteigen, wird die Drosselklappenstellung entsprechend angeglichen. Die Motorschleppmoment-Regelung ergänzt die Antihopping-Kupplung und ist besonders auf Untergründen mit wenig Haftung vorteilhaft.

MODI DER TRAKTIONSKONTROLLE

Einige Modelle wie die KTM 790 DUKE und die KTM 1290 SUPER DUKE R besitzen zusätzlich einen TRACK-Modus. Dieser stellt dem Fahrer eine Schlupfanpassung in neun Stufen zur Verfügung, um die Traktionskontrolle im individuell gewünschten Maß eingreifen zu lassen. Im OFFROAD-Modus reduziert das Ride-by-Wire-System Gasannahme und maximale Leistung, um für größtmöglichen Vortrieb auf losem Untergrund mehr Schlupf am Hinterrad zuzulassen.

SEMIAKTIVES FAHRWERK

Das semiaktive Fahrwerk von WP stellt bei Straßenmotorrädern eine der herausragendsten technischen Entwicklungen der letzten zehn Jahre dar. Es gewährleistet ein unglaubliches Maß an Kontrolle, das Motorradfahrer heute zu jeder Zeit und bei allen Bedingungen über ihr Motorrad haben wollen. Die Federung kann je nach Terrain und Vorlieben und sogar während der Fahrt individuell abgestimmt werden. Die verschiedenen Modi garantieren mehr Komfort, besseres Feedback, sensibleres Ansprechverhalten und höhere Performance. Die semiaktiven Funktionen passen sich automatisch an und helfen dabei, das ohnehin schon messerscharfe Handling nochmals zu verbessern.

SEMIAKTIVES FAHRWERK VON WP

» KTM 1290 SUPER DUKE GT
» KTM 1290 SUPER ADVENTURE S

SENSOREN UND DÄMPFUNGSSTEUERGERÄT

Das semiaktive Fahrwerk von WP reguliert unter Einbeziehung verschiedener Sensordaten laufend das Federungsverhalten. Das System wird vom Dämpfungssteuergerät (Suspension-Control-Unit, SCU) dirigiert, welches die Federraten auf Basis von Informationen, die am Bike angebrachte Hubsensoren und Beschleunigungsmesser liefern, in Echtzeit anpasst. Der Fahrer kann verschiedene Modi einstellen: ‚SPORT' (straffe Federung und sehr direktes Fahrwerk-Feedback), ‚STREET' (normale Federraten mit direktem Feedback), ‚COMFORT' (weiche Federung mit gutem Feedback) und ‚OFFROAD' (Federung auf leichtes Gelände eingestellt).

VOREINSTELLUNGEN DER FEDERVORSPANNUNG

Zusätzlich dazu gibt es vier Voreinstellungen für die Federvorspannung hinten (‚Solo', ‚Solo mit Gepäck', ‚Mit Sozius' und ‚Mit Sozius und Gepäck'). Mit der Möglichkeit, das Motorrad mit einem Handgriff an die jeweiligen Rahmenbedingungen anzupassen, wird das Handling komfortabler, das Fahrterlebnis noch individueller.

IMMER IM GLEICHGEWICHT

Einer der größten Vorteile des semiaktiven Fahrwerks von WP besteht darin, dass es das Motorrad immer im Gleichgewicht hält. Starker Zug an der Vorderradbremse verlagert das Gewicht immer nach vorne (das Motorrad ‚taucht ein'), während hartes Beschleunigen mehr Gewicht auf die Hinterachse bringt (es ‚geht in die Knie'). Diese Effekte werden hier durch Erhöhung des Drucks in der Vorder- oder Hinterradfederung abgeschwächt. In manchen Situationen kann das ‚Eintauchen' genutzt werden, um das Motorrad schneller in Schräglage zu bringen. Daher kann diese Funktion auch deaktiviert werden, z. B. im ‚SPORT'-Modus der KTM 1290 SUPER DUKE GT.

KTM MY RIDE

Handys und andere mobile Endgeräte sind heute mehr als bloße Kommunikationsmittel. Sie versorgen uns mit Nachrichten und Informationen, bieten Unterhaltung und überwachen sogar unsere Vitaldaten. Diesen „Service“ wollen wir auch unterwegs nicht missen – auch wenn wir bei einer Motorradtour den Alltag meist weit hinter uns lassen.

Dafür bietet KTM MY RIDE die Möglichkeit, Handys über Bluetooth zu verbinden, um Anrufe anzunehmen, Musik zu hören und den Batterieladezustand sowie die Verbindungsstärke zu erfahren. Bei manchen Modellen wird auch die Routenführung auf das Display übertragen. Die entsprechenden Informationen können vom Display abgelesen und mit dem Menüschalter verwaltet werden, sodass du deine Hände lassen kannst, wo sie hingehören – am Lenker.

KTM MY RIDE

- KTM 125 DUKE
- KTM 390 DUKE
- KTM 790 DUKE (optional)
- KTM 1290 SUPER DUKE R
- KTM 1290 SUPER ADVENTURE S (with navigation)
- KTM 1290 SUPER ADVENTURE R (with navigation)

JEDERZEIT ANRUFE ANNEHMEN

Im Stillstand auf einer KTM zu sitzen und zu telefonieren, war noch nie so einfach. Die KTM MY RIDE-Software verbindet dein Handy mittels Bluetooth und lässt dich nicht nur eingehende Anrufe beantworten, sondern zeigt dir auch ein Bild des Anrufers. Und dank den komfortablen Tasten am Lenker kannst du deinen Sound auswählen und natürlich auch die gewünschte Lautstärke einstellen.

MEHR SEHEN UND WISSEN

Lade dir die KTM MY RIDE-App herunter und erlebe die weitreichenden Möglichkeiten der GPS-Navigation, deren Verwendung dank direkter Verbindung mit dem TFT-Display noch nie so einfach war. Verbinde dein Handy mit deinem Bike und schon hast du alle Informationen auf dem Display. Die App überträgt auf dem Display Anweisungen bei jeder Abzweigung, die Entfernung bis zum nächsten Navigationspunkt, nennt Straßennamen, die Ankunftszeit und informiert über die Entfernung zum Zielort. Zusätzlich dazu sind Audio-Ansagen in verschiedenen Sprachen und Offline-Karten erhältlich. Auch nachrüstbar bei der 2017er KTM SUPER ADVENTURE S und R.

FINDE DEINEN WEG MIT KTM MY RIDE

Über dein Smartphone bekommst du allerdings noch mehr als Koordinaten und Informationen zur Routenführung. Trips und Touren können gespeichert und später zur Planung abgerufen werden. Im Offline-Modus kann man Karten herunterladen und verwenden, ohne Roaminggebühren zu verursachen. Auf Wunsch werden Symbole für KTM-Händler und Service- sowie Assistenzstützpunkte auf der Karte angezeigt. Über die Bluetooth-Verbindung können ankommende Anrufe überblickt und der Audio-Player des Handys über die Tasten am Motorrad gesteuert werden.

FAHRMODI

Motormanagement und Elektronik machen moderne Motorräder so flexibel wie nie zuvor. Der Fahrer kann die Leistungsabgabe und das Verhalten des Bikes individuell einstellen und die Charakteristik des Motorrads so vom Rennstreckenfeger auf wendigen Roadster bis hin zum leistungsstarken Cruiser verändern. Im Regen ebenso wie auf sengend heißem Asphalt. Die meisten Motorräder der KTM Street-Reihe verfügen über eine Reihe von „Fahrmodi", was die Möglichkeiten der Leistungsanpassung immer vielfältiger macht.

FAHRMODI

SPORT

GASANNAHME	Sport
TRAKTIONSKONTROLLE	Gedrosselt
LEISTUNG	Voll
ANTI-WHEELIE-MODUS	Ein

OFFROAD RIDE MODE

GASANNAHME	Gleichmäßig
TRAKTIONSKONTROLLE	Minimum
LEISTUNG	Gedrosselt
ANTI-WHEELIE-MODUS	Ein

STREET

GASANNAHME	Standard
TRAKTIONSKONTROLLE	Normal
LEISTUNG	Voll
ANTI-WHEELIE-MODUS	Ein

TRACK

GASANNAHME	Einstellbar
TRAKTIONSKONTROLLE	Einstellbar (9 Stufen)
LEISTUNG	Voll
ANTI-WHEELIE-MODUS	Ein oder Aus

RAIN

GASANNAHME	Gleichmäßig
TRAKTIONSKONTROLLE	Maximum
LEISTUNG	Gedrosselt
ANTI-WHEELIE-MODUS	Ein

EIN KNOPFDRUCK GENÜGT

Das deutlich ablesbare Display-Menü und der Mode-Schalter am Lenker sind alles, was du brauchst, um die Charakteristik deiner KTM grundlegend zu verändern. Die Stellung des Gasdrehgriffs wird dann elektronisch in perfekt zu den gewählten Fahrbedingungen passende Drosselklappenpositionen übertragen. Die Fahrmodi kontrollieren unterschiedliche Faktoren gleichzeitig, während der Track-Modus dem Fahrer erlaubt, Eigenschaften individuell anzupassen.

MODUS WÄHLEN UND LOS GEHT'S

Folgende Fahrmodi sind verfügbar: ‚SPORT' (unmittelbarste Gasannahme, erlaubt respektable Drifts und ein wahrnehmbares Maß an Schlupf), ‚STREET' (gleichmäßige Gasannahme für eine komfortable, kontrollierbare Fahrt), ‚RAIN' (System greift früh ein und garantiert maximale Haftung im Regen), ‚OFFROAD' (das Ride-by-Wire-System nimmt Ansprechverhalten und maximale Leistung zurück, um mehr Schlupf am Hinterrad zu erlauben), ‚TRACK' (voll einstellbar: um die Sensibilität der Traktionskontrolle zu reduzieren, die Gasannahme gleichmäßiger zu machen oder den Anti-Wheelie-Modus auszuschalten).

HÖCHSTER EINSATZ MIT DEM TRACK-MODUS

Der TRACK-Modus lässt deinen Adrenalinspiegel in die Höhe schnellen. Einfach den Anti-Wheelie-Modus ausschalten und schon steigt das Vorderrad nach einem beherzten Dreh am Gasgriff auf. Die Launch-Control hilft dem Fahrer dabei, einen ‚Rennstart' hinzulegen. Dabei hält das System die Drehzahl auf optimalem Niveau. Du brauchst nur mehr die Kupplung kommen zu lassen und Vollgas geben. Zusätzlich kann die Gasannahme über das Mapping individuell angepasst werden.

- KURVEN- UND C-ABS INKL. SUPERMOTO-MODUS
- SEMIAKTIVES FAHRWERK VON WP
- KURVENLICHT
- MOTORRAD-TRAKTIONSKONTROLLE

- KURVEN-ABS INKL. SUPERMOTO-MODUS
- MOTORRAD-TRAKTIONSKONTROLLE
- MOTORSCHLEPPMOMENT-REGELUNG (MSR) (optional)
- 3 FAHRMODI (optionaler TRACK-MODUS)

- KURVEN- & C-ABS INKL. OFFROAD-MODUS
- MOTORRAD-TRAKTIONSKONTROLLE
- KTM MY RIDE (mit optionaler Navigation)
- SEMIAKTIVES FAHRWERK VON WP

- KURVEN- & C-ABS INKL. OFFROAD-MODUS
- MOTORRAD-TRAKTIONSKONTROLLE
- KTM MY RIDE (mit optionaler Navigation)
- KURVENLICHT

- ABS MIT OPTIONALEM SUPERMOTO-MODUS
- TRAKTIONSKONTROLLE (optional)
- MOTORSCHLEPPMOMENT-REGELUNG (MSR) (optional)

- KURVEN-ABS INKL. SUPERMOTO-MODUS
- MOTORRAD-TRAKTIONSKONTROLLE
- 4 FAHRMODI

- ABS
- TRAKTIONSKONTROLLE
- OFFROAD-MODUS (optional)

- ABS
- TRAKTIONSKONTROLLE
- OFFROAD-MODUS

- KTM MY RIDE

- ABS MIT SUPERMOTO-MODUS
- KTM MY RIDE

- ABS

- ABS
- RIDE-BY-WIRE

*Selection only, not all features mentioned.

GLOSSAR

ANTI-WHEELIE-MODUS
Der Anti-Wheelie-Modus erkennt aufgrund verschiedener Signale, etwa vom Schräglagensensor sowie von den Radsensoren, wann das Vorderrad vom Boden abhebt und so Bodenhaftung und Kontrolle auf der Rennstrecke oder Straße abnehmen. Die Traktionskontrolle reduziert das Motordrehmoment, um den Wheelie in Abhängigkeit der vom Fahrer gewählten Einstellungen zu steuern.

AUSGLEICHSWELLE
Eine Ausgleichswelle ist eine gewuchtete Welle, die Motorvibrationen ausgleicht. Sie wurde bereits vor über hundert Jahren entwickelt und ist ein elementarer Bestandteil des Motors. Sie dreht sich im Vergleich zur Kurbelwelle mit doppelter Geschwindigkeit in umgekehrter Richtung und eliminiert dabei Vibrationen zweiter Ordnung.

AUTOMATISCHE BLINKERRÜCKSTELLUNG (ATIR)

Die automatische Blinkerrückstellung bewirkt, dass die Blinker für eine voreinstellbare Zeit blinken, bevor sie sich automatisch ausschalten. Das manuelle Deaktivieren der Blinker wird sohin überflüssig. Außerdem bleibt das System auch im Stillstand so lange aktiv, bis das Motorrad das Manöver beendet hat.

DLC-BESCHICHTUNG

DLC steht für Diamond-like Carbon. Diese Beschichtung spielt in der Verstärkung mancher Komponenten eine wichtige Rolle, da sie deren Gleitfähigkeit und Verschleißresistenz erhöht. DLC ist eine Nano-Verbundschicht und hat die einzigartigen Eigenschaften von natürlichen Diamanten. KTM verwendet sie unter anderem für Teile wie Schlepphebel und Kolbenbolzen.

DOPPELZÜNDUNG

Die Doppelzündung verwendet zwei Zündkerzen pro Zylinder, um die Mischung im Brennraum zu kontrollieren. Somit hat der Motor zwei Zündkreisläufe. Das verbessert die Effizienz und erhöht die Leistung, verringert darüber hinaus Kraftstoffverbrauch und verbessert die Emissionswerte.

ELEKTRONISCHE KRAFTSTOFFEINSPRITZUNG

Die elektronische Kraftstoffeinspritzung arbeitet mit verschiedenen Sensoren und den über sie gewonnenen Daten. Sie nimmt zahlreiche Anpassungen vor, um dem Motor das richtige Luft-Kraftstoff-Gemisch für verschiedene Bedingungen zukommen zu lassen (zum Beispiel für das Anstarten, für unterschiedliche Drehzahlen und Lasten, Außen- und Motortemperaturen, Höhenlagen, Zündzeitpunkte etc.)

GESCHWINDIGKEITSREGELANLAGE

Die KTM-Geschwindigkeitsregelanlage (serienmäßig bei Modellen wie der KTM 1290 SUPER ADVENTURE S) ist die ideale Lösung für lange Autobahnabschnitte. Der Schalter an der linken Seite des Lenkers und ein Display am TFT-Kombiinstrument erlauben dem Fahrer, die gewünschte Geschwindigkeit intuitiv einzustellen und zu verändern. Diese Kombination aus Elektronik und Motormanagement spart Kraftstoff und verbessert auf langen Distanzen die Leistungseffizienz.

GITTERROHRRAHMEN

Ein Gitterrohrrahmen verbindet den Steuerkopf über Metallrohre, die dreiecksförmig angeordnet und dadurch verstärkt sind, mit der Schwinge. Gitterrohrrahmen basieren auf dem Prinzip von Fachwerksträgern und werden im Allgemeinen aus runden oder ovalen Metallrohrsegmenten hergestellt, die zusammengeschweißt oder -hartgelötet werden. Ein guter Gitterrohrrahmen sollte eine starke und dennoch leichte Konstruktion darstellen, in der Motor und andere Komponenten perfekt angeordnet und für Servicearbeiten leicht erreicht werden können.

HILL HOLD CONTROL (HHC)

Die Hill Hold Control (HHC) verhindert, dass das Motorrad auf Steigungen unabsichtlich nach hinten rollt. Sie erkennt, wenn das Bike zum Stillstand kommt. Hat der Fahrer die Bremse losgelassen, sorgt diese Funktion noch so lange für Bremswirkung, bis sich die Maschine wieder vorwärts bewegt.

INERTIA MEASUREMENT UNIT (IMU)

Auch als Schräglagensensor bekannt. Die IMU ist ein Gerät, das sowohl lineare als auch Drehbewegungen misst, normalerweise mit Hilfe einer Reihe von Gyroskopen und Beschleunigungsmessern. Sie ist eine zentrale Komponente der Motorschleppmoment-Regelung und des Kurven-ABS, mit der manche KTM STREET-Modelle ausgerüstet sind.

KOMBIINSTRUMENT

Informationseinheit der meisten KTM-Modelle. Es versorgt den Fahrer mit allen notwendigen Informationen über ein gut ablesbares TFT-Display. Neben den üblichen Daten (Geschwindigkeit, Drehzahl, Kraftstoffstand usw.) kann dir das Multifunktionsdisplay auch ein Favoriten-Menü mit bis zu acht konfigurierbaren Merkmalen, eine Übersicht über die MSC-Fahrmodi und eine Seite zu den wichtigsten Fahrbedingungen (Außen-/Öltemperatur, Bordspannung, diverse Streckenzähler, Durchschnittsgeschwindigkeit, Durchschnitts- und Momentan-verbrauch, Reichweite und Zeit bis zum nächsten Service) anzeigen.

KTM RACE ON

Schlüssel und versperrbare Kraftstofftankdeckel sind passé. Alles, was du brauchst, ist der Transponder in deiner Tasche. Das Motorrad erkennt deine Anwesenheit und versetzt sich automatisch in Bereitschaft, sodass du nur mehr aufsitzen musst.

KURVENLICHT

Das Kurvenlicht von KTM verwendet LEDs, die auf die Innenseite einer Kurve ausgerichtet sind und den Weg des Motorrads ausleuchten. Der Schräglagensensor und das Steuergerät garantieren, dass jeweils die passenden LEDs aktiviert werden.

LAUNCH-CONTROL

Die Launch-Control ist ein elektronisches Assistenzsystem, welches hilft, aus dem Stillstand möglichst schnell loszufahren. Der Fahrer dreht dabei den Gasgriff voll herum, während das Motormanagement die Drehzahl im für maximale Beschleunigung idealen Bereich hält.

LED

Eine Leuchtdiode, wie sie in Beleuchtungsprodukten eingesetzt wird. LEDs haben eine längere Lebensdauer und größere elektrische Effizienz als Glühlampen und sind deutlich sparsamer als die meisten Leuchtstofflampen. Manche Chips sind in der Lage, mehr als 300 Lumen pro Watt zu produzieren.

MOTORSCHLEPPMOMENT-REGELUNG (MSR)

Sollte das Schleppmoment des Motors beim schnellen Runterschalten oder beim abrupten Schließen des Gasdrehgriffs zu hoch werden, öffnet das Ride-by-Wire-System die Drosselklappen etwas, um das Hinterrad vom Driften abzuhalten. Mithilfe der MSC kann das System außerdem sensibler auf Schräglagen reagieren. Es ist für manche Modelle optional erhältlich.

OFFENE FACHWERKSCHWINGE

Die meisten Motorradschwingen haben integrierte Aussteifungen, während die entsprechenden Streben bei KTM auf der Außenseite sichtbar sind; KTM bezeichnet das als offene Fachwerkkonstruktion. Ganz im Sinne des Prinzips der Transparenz, dem sich KTM verschrieben hat, werden Teile, die nicht versteckt werden müssen, so entworfen, dass sie Teil des Designs werden. Diese Fachwerkkonstruktion ist nicht nur wunderschön anzusehen, sondern auch stark und robust.

PASC™-KUPPLUNG (POWER ASSIST SLIPPER CLUTCH)

Eine Antihopping-Kupplung ist eine spezielle Kupplung mit einem integrierten Freilaufmechanismus. Sie wurde ursprünglich für leistungsstarke Motorräder entwickelt, um die Effekte der Motorbremswirkung abzuschwächen. Die PASC™-Kupplung verfügt über eine Konstruktion mit diagonal angeordneten Rampen an den Wänden der Druckkappe und des inneren Kupplungsmitnehmers, um die Kupplungsbeläge beim Beschleunigen zusammenzudrücken.

QUICKSHIFTER+

Ermöglicht das Rauf- und Runterschalten ohne Einsatz des Kupplungshebels. Der Hauptvorteil liegt in kürzeren Schaltzeiten und einer präziseren und ruhigeren Fahrt. Außerdem kann der Fahrer die Hände immer auf dem Lenker lassen. Der Quickshifter+ verwendet zwei Sensoren: einen auf dem Schalthebel, der Bewegungen der Schaltwelle erkennt und die Zündung blitzschnell unterbricht, wenn der Fahrer hinaufschaltet. Ein zweiter Sensor registriert das Einlegen eines Gangs, reaktiviert die Zündung und öffnet die Drosselklappe. Beim Runterschalten passt das System die Drehzahl an den niedrigeren Gang an.

REIFENDRUCK-KONTROLLSYSTEM TPMS

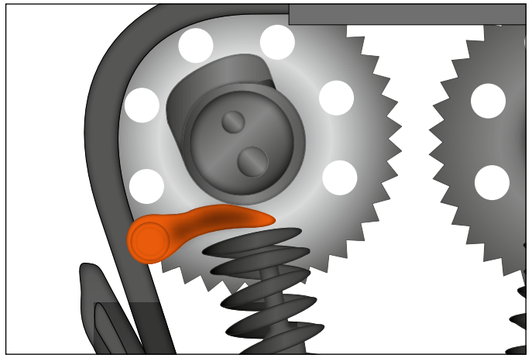
Das TPMS verwendet Sensoren, um den Reifendruck zu überwachen. Im Falle eines Druckverlustes als eventuelle Folge eines nicht bemerkten Schadens erhält der Fahrer über das Display eine visuelle Warnung.

RESONATOR

Der technische Fachausdruck lautet Helmholtz-Resonator. Es handelt sich dabei um ein akustisches Gerät, welches zur Kontrolle von Druckwellen-Schwingungen verwendet wird und im Ansaugtrakt zu finden ist. Die Luft, die aus dem Motor zurück in das Ansaugrohr gedrückt wird, kommt nicht in nur einer Welle, wie das in einem einzelnen Saugrohr der Fall wäre. Die Kolben produzieren Druckwellen in unterschiedlichen Intervallen – manche davon versuchen zurückzuströmen, während andere aus dem Zylinder ausströmen. Das Ergebnis ist ein „Stau“ bzw. ein Hochdruckbereich im Ansaugrohr, der den Luftstrom beinahe über das gesamte Drehzahlband hinweg limitiert.

RIDE-BY-WIRE-SYSTEM

Das Ride-by-Wire-System von KTM steht für mehr als nur die Abwesenheit eines Gasbowdenzugs; vielmehr garantiert es eine gleichmäßige Gasannahme. Es setzt die Bewegung des Gasdrehgriffs elektronisch in Drosselklappenstellungen um, die perfekt an die jeweilige Situation angepasst sind. Das System garantiert die sensible Entfaltung des reichlich und jederzeit zur Verfügung stehenden Drehmoments. Es entspricht außerdem der strengen DIN 26262 Sicherheitsnorm, wie sie bei Automobilen zur Anwendung kommt.



SCHLEPPHEBEL

Die Schlepphebel sitzen zwischen den Nocken der Nockenwelle und den Ventilen. Die Nocke drückt den Schlepphebel nach oben, der seinerseits das Ventil nach unten drückt. Der Zylinderkopf verwendet diese Hebel, um kleiner dimensionierte Nocken möglich zu machen und eine schnellere Ventilöffnung, einen längeren Ventilhub sowie eine möglichst lineare Betätigung des Ventils zu gewährleisten. So kann der Motor höher und etwas schneller hochdrehen als Motoren, bei denen die Nocken die Tassenstößel direkt betätigen.

SEMI-TROCKENSUMPF

Diese Komponente verwendet eine Pumpe, um aktiv Öl aus dem Motorgehäuse abzusaugen. Sie verbindet die Vorteile einer Trocken- und Nasssumpfschmierung, verringert durch das Wegfallen eines tiefen Sumpfs die Motormaße und reduziert zudem die Reibung.

TAGFAHRLICHT

Tagfahrlicht ist ein LED-System, das in der Front der KTM Street-Motorräder montiert ist und bei Einschalten der Zündung automatisch aktiviert wird. Die LEDs geben weißes Licht ab, um die Sichtbarkeit des Bikes bei Tag zu verbessern.

ZÜNDKURVEN / GASANNAHME

Eine Motor- oder Drosselklappen-Map verwandelt die Inputs des Fahrers (Drehen des Gasgriffs) in Leistungsabgabe. Zum Beispiel liefert der Motor bei gleicher Gasgriffstellung seine Leistung in einem aggressiveren Modus wie dem SPORT-Modus früher ab als im RAIN-Modus; der Fahrer muss den Gasgriff weniger weit herumdrehen, um die Leistung abzurufen.

READY TO RACE
»www.ktm.com

HAFTUNGSAUSSCHLUSS
Nicht zur Nachahmung geeignet!
Bei den abgebildeten Fahrern handelt es sich um professionelle Motorradfahrer. Die Bilder sind auf abgeschlossenen Rennstrecken oder abgesperrten Straßen entstanden. KTM macht alle Motorradfahrer darauf aufmerksam, die vorgeschriebene Schutzbekleidung zu tragen und verantwortungsbewusst sowie im Einklang mit den relevanten und anwendbaren Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung zu fahren.

Die in diesem Prospekt beworbenen Motorräder sind für den Straßenverkehr nur in der homologierten Ausführung geeignet. Beim Kauf und der Inbetriebnahme eines Motorrades sind unbedingt die Warn- und Gefahrenhinweise der Bedienungsanleitung (insbesondere vorgegebene Tempolimits) zu beachten. Einige Artikel aus dem KTM PowerParts-Sortiment sind unter Umständen zur Verwendung im öffentlichen Straßenverkehr nicht zugelassen (länderweise unterschiedlich). Nähere Informationen dazu beim KTM-Fachhändler. Die abgebildeten Fahrzeuge können in einzelnen Details vom Serienmodell abweichen und zeigen teilweise Sonderausstattung gegen Mehrpreis. Alle Angaben über Lieferumfang, Aussehen, Leistungen, Maße und Gewichte der Fahrzeuge werden unverbindlich und unter dem Vorbehalt von Irrtümern, Druck-, Satz- und Tippfehlern gemacht; diesbezügliche Änderungen bleiben jederzeit vorbehalten. Bitte beachten Sie, dass Modellspezifikationen von Land zu Land verschieden sein können.

KTM SPORTMOTORCYCLE GMBH
5230 Mattighofen, Austria
www.ktm.com

Fotos: R. Scheidl, H. Mitterbauer, C. Urkauf